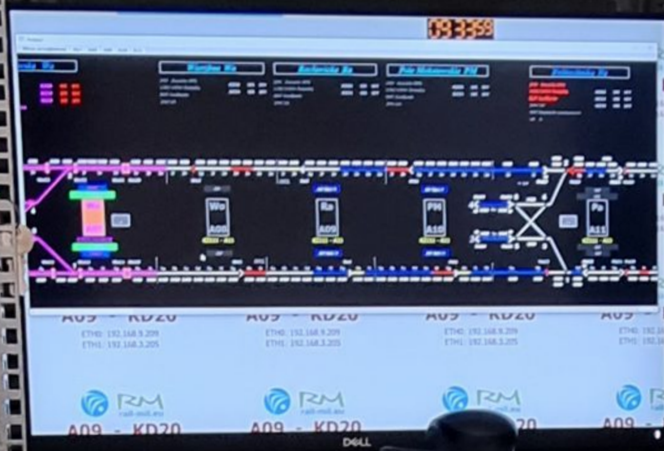
iZTM
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
11/2021

Warszawski Transport Publiczny

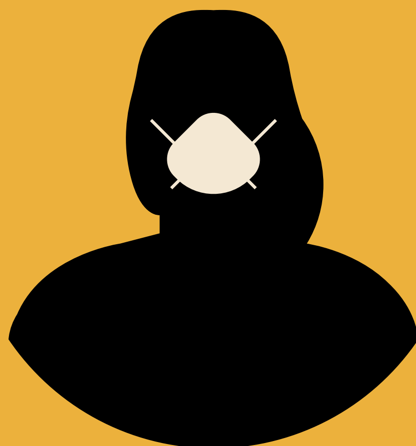
Unowocześniamy M1







W POJAZDACH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NADAL OBOWIĄZUJE NAKAZ ZASŁANIANIA UST I NOSA MASECZKĄ



warszawa19115.pl/koronawirus

zakochaj się w Warszawie

WARSZAWA 19115
MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU

AKTUALNOŚCI

FOTOREPORTAŻ

TEMAT NUMERU

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Łukasz Majchrzyk, Wiktor Paul, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

Opracowanie graficzne, skład i łamanie:
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Tak, tak, pociągi na pierwszej linii metra wożą pasażerów już ponad ćwierć wieku. Dbamy o ten najlepszy w dużych miastach środek transportu – prowadzone są remonty i modernizacje urządzeń. Od kilku lat modernizowany jest m.in. system sterowania ruchem. To właśnie te prace, które w ostatnich dniach „zamykały" część pierwszej linii. Analogowe urządzenia z lat dziewięćdziesiątych są wymieniane na cyfrowe. Jak wyglądały „szafy" urządzeń z tamtych lat można zobaczyć na zdjęciach wewnątrz numeru – kiedyś położenie pociągu na szlaku było obrazowane na dużych tablicach świetlnych, dziś jest to monitor komputerowy a ruchem składów można sterować myszką. Kluczowe jest bezpieczeństwo pasażerów, i jak mówi dyrektor ds. infrastruktury z Metra Warszawskiego, który opowiada o tych i innych pracach w podziemnej kolei, na trzy dni prac dwa zajmują testy nowego systemu.

Kończą się prace naziemne na Bemowie na budowie II linii metra i ogrodnicy sadzą nowe, wyrośnięte już, drzewa. Na Bródnie natomiast montowane są w tunelach szyny do zasilania pociągów.

Nasz drugi szynowy przewoźnik, Tramwaje Warszawskie, także stale unowocześnia swoją infrastrukturę. Tramwajarze podpisali umowę na budowę nowej trasy na ulicy M. Kasprzaka a wspólnie z nami testują e-papierowe rozkłady jazdy.

Niestety, epidemia COVID-19 nie daje o sobie zapomnieć, dlatego przypominamy zasady bezpieczeństwa epidemicznego w Warszawskim Transporcie Publicznym.

Przypominamy także jak obchodzono Święto Niepodległości w II Rzeczpospolitej. Główne imprezy odbywały się w Warszawie ale, co ciekawe, ówczesne media (głównie papierowe gazety) nie informowały w ogóle o zmianach tras tramwajów i autobusów, mimo że uroczystości zajmowały główne ulice stolicy. Czy dziś jesteśmy w stanie wyobrazić sobie taką sytuację?

Życzymy przyjemnej lektury

Zmiana kolejowego rozkładu jazdy

Zmienił się kolejowy rozkład jazdy. Największe zmiany dotyczą Szybkiej Kolei Miejskiej linii S3. Nadal obowiązuje wzajemne honorowanie biletów Zarządu Transportu Miejskiego i Kolei Mazowieckich.

Niedziela, 7 listopada była pierwszym dniem obowiązywania jesiennej korekty kolejowego rozkładu jazdy.

Większość pociągów SKM linii S3 zaczyna i kończy kursy na przystanku Warszawa Powązki. Do Warszawy Woli dojeżdża siedem pociągów dziennie i taka sama liczba wyrusza z niej w kierunku przeciwnym. Zmiany są spowodowane kontynuacją prac przy przebudowie i modernizacji stacji Warszawa Zachodnia.

Dla pociągów SKM linii S2 zostały wprowadzone kilkuminutowe przesunięcia w godzinach przyjazdów i odjazdów pociągów z poszczególnych stacji i przystanków.

Zmieniły się także rozkłady jazdy pociągów Kolei Mazowieckich.

Honorowanie biletów

Bilety ZTM (wszystkich rodzajów, z uwzględnieniem stref biletowych) oraz uprawnienia do ulgowych lub bezpłatnych przejazdów są honorowane w pociągach Kolei Mazowieckich:

- linii lotniskowej RL na odcinku Legionowo – Warszawa Centralna
- na odcinku Legionowo – Warszawa Wola (przez Warszawę Gdańską)
- na odcinku Warszawa Wschodnia – Pruszków
- na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Główna
- na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia.

Pasażerowie z biletami kartonikowymi ZTM, które nie zostały wcześniej skasowane, powinni je „skasować" przez trwałe napisanie na ich odwrocie daty i godziny rozpoczęcia przejazdu, w formacie 24-godzinnym, czyli np. 7.11.2021 godz. 06:55. Osoby posiadające bilety zakodowane na kartach muszą je wcześniej aktywować w pojeździe WTP lub bramce metra.

Bilety Kolei Mazowieckich (wszystkich rodzajów do odpowiednich stacji, strefowe oraz sieciowe) są honorowane w pociągach SKM, w obu kierunkach:

- linii S1 na odcinku Warszawa Wschodnia – Pruszków
- linii S2 na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Lotnisko Chopina
- linii S3 na odcinku Legionowo – Warszawa Wola. ■



E-papierowe rozkłady zamontowane

To pierwsze takie e-papierowe rozkłady jazdy w Polsce - są podłączone do zaawansowanego systemu prognozującego, kiedy przyjedzie tramwaj. Działają on-line w kilku miejscach Warszawy, a teraz trwają ich testy.

Działa już sześć e-papierowych rozkładów jazdy Warszawskiego Transportu Publicznego. Tramwaje Warszawskie wraz z Zarządem Transportu Miejskiego zainstalowały je na kilku przystankach tramwajowych. Pierwsze dwa zostały zamontowane przy Muzeum Powstania Warszawskiego we wrześniu. Potem doszły do nich przystanki przy placu A. Zawiszy, przy stacji Metro Marymont i przy Dworcu Gdańskim. Każdy składa się z dwóch części – na pierwszej jest rozkład jazdy linii tramwajowych z godzina i minutą odjazdu kolejnego pojazdu. Przypomina zwykłą wydrukowaną kartkę jaką widzimy od lat na przystankach. Na drugiej części jest dynamiczna informacja – za ile minut rzeczywiście przyjedzie kolejny tramwaj i w jakiej kolejności. Ta informacja jest odświeżana co kilkanaście sekund.

Prawdziwe e-papierowe rozkłady

Rozkłady jazdy wykorzystujące e-papier mogą być zmieniane centralnie z jednego miejsca, niemal od ręki. Są podłączone do sieci. Nie trzeba odwiedzać przystanków, naklejać i wymieniać wcześniej wydrukowanych kartek, co zajmuje czas i angażuje wielu pracowników. Druga część tablicy, gdzie wyświetlają się kolejne odjazdy tramwajów w czasie rzeczywistym, jest zasilana danymi z GPS. Tramwaje Warszawskie mają system, który wykorzystuje informacje z satelitarnych nadajników umieszczonych w tramwajach. System przetwarza dane i dlatego można przewidzieć, za ile minut na przystanek podjedzie tramwaj. System informuje o rzeczywistym czasie przyjazdu tramwaju a dane można odczytać także w smartfonie.

E-papier: mnóstwo zalet

Nowe rozkłady jazdy oprócz tego, że dostarczają aktualne informacje mają inne zalety. W odróżnieniu od tradycyjnych monitorów zużywają bardzo mało energii. Ich baterie wystarczają na pracę bez zasilania nawet przez siedem dni. Ponieważ nie świecą, nie męczą wzroku. Ta zaleta jest znana tym, którzy czytają książki na czytnikach e-papierowych. W nowych rozkładach nie ma też żadnych reklam, gwałtownie zmieniających się obrazów, są one czystą informacją. I jest to kolejna zaleta, gdy jesteśmy bezustannie zalewani niepotrzebnymi treściami.

Co dalej?

Testy nowego systemu potrwają kilka miesięcy, tramwajarze sprawdzą, jak działają wyświetlacze i system aktualizacji rozkładów. I zweryfikują wraz z Zarządem Transportu Miejskiego, co zmienia rezygnacja z tradycyjnych rozkładów, jak to wpływa na finanse i organizację pracy służb zajmujących się infrastrukturą przystankową. ■

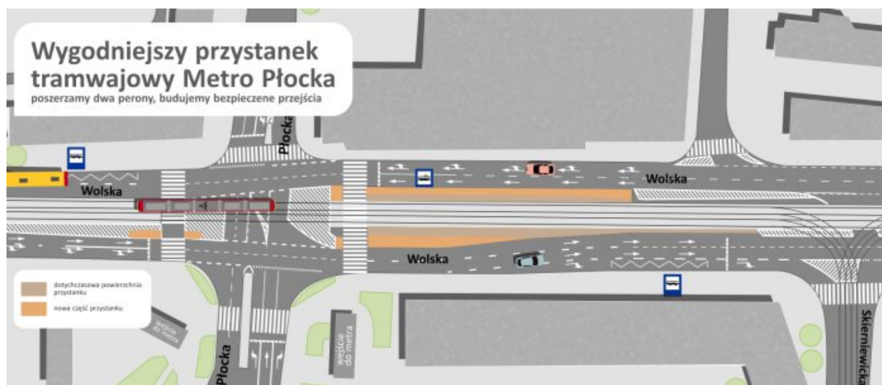


Bezpieczniejszy przystanek na ulicy Wolskiej

Tramwaje Warszawskie przebudowują przystanek Płocka na ulicy Wolskiej. Przesiadki z tramwajów do metra będą bezpieczniejsze i wygodniejsze.

Po otwarciu stacji metra Płocka w kwietniu 2020 roku, skrzyżowanie ulicy Wolskiej i Płockiej stało się jednym z węzłów przesiadkowych dla mieszkańców Woli i Bemowa. Można tu skorzystać z metra linii M2, z tramwajów linii 10, 11, 13, 26 i 27 oraz autobusów 103 i 106. Jak wynika z zebranych przez nas danych z bramek wejściowych metra, liczba pasażerów korzystających ze stacji wzrosła w ciągu ostatniego roku o 40 procent. Około 66 procent z nich korzysta z wejść obok przystanków tramwajowych.

Uzgodniliśmy z Tramwajami Warszawskimi, że przebudują swoje przystanki. Prace już trwają. Poszerzone zostaną obydwie platformy przystankowe,



przy których zatrzymują się tramwaje – jedna z nich do 4,5 metra, a druga do 6,5 metra. Pasażerowie będą mieli więcej miejsca i swobodniejsze wejście do tramwajów. Będzie bezpieczniej bo wszyscy zmieszczą się na platformie. Pojawią się też inne rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo – jednym z nich będzie budowa azylu dla pieszych na przejściu przez ulicę Wolską po zachodniej stronie skrzyżowania.

Dłuższe zielone dla kierowców, dla pieszych tyle samo

Liczba pasów ruchu na ulicy nie zmieni się. Pozostaną po dwa do jazdy prosto – do centrum i z centrum. Będzie można skręcać w ulice Płocką i w Skierniewicką. Pozostanie oddzielny pas do skrętu w ulicę Skierniewicką, a dla skrętu w Płocką zbudowana zostanie zawrotka na wysokości Sokołowskiej. Rozwiązanie jest bezpieczniejsze niż obecna organizacja ruchu na skrzyżowaniu. Kierowcy jadący na wprost do centrum będą mieli o 20 sekund dłużej włączone zielone światło w każdym cyklu, co wpłynie na poprawę warunków przejazdu autem. Piesi będą mieli na przejście ten sam czas, co dziś.

Wielkie poszerzanie przystanków tramwajowych w Warszawie

Poszerzonych już zostało 14 przystanków na ulicy Grochowskiej. Dzięki temu mogą z nich łatwiej korzystać osoby z niepełnosprawnościami, osoby opiekujące się dziećmi w wózkach oraz seniorzy.

Tramwaje Warszawskie przygotowują także dokumentację dwóch kolejnych tras, gdzie poszerzone zostaną perony przystankowe. Pierwsza to al. Jana Pawła II, od kina Femina do ronda Zgrupowania AK „Radosław”. Złożony został wniosek o decyzję środowiskową, po zakończonych pracach nad raportem oddziaływania inwestycji na środowisko. Druga z nich to ulica Grójecka i al. Krakowska – przygotowana została już koncepcja, nad którą tramwajarze będą wspólnie pracować z miejskimi drogowcami. ■

Nowa trasa tramwajowa

Tramwaje Warszawskie podpisały umowę na budowę nowej trasy tramwajowej. Wkrótce rozpoczną się roboty budowlane a pierwszy tramwaj pojedzie ulicą M. Kasprzaka już za dwa lata.

Nowa trasa zapewni szybki dojazd do dwóch stacji metra – Rondo Daszyńskiego i Rondo ONZ. Podróż potrwa zaledwie kilkanaście minut.

– Na otwarcie tramwaju na Kasprzaka czekają mieszkańcy szybko rozbudowujących się osiedli na Odolanach i okolic ulicy Jana Kazimierza. Ale skorzystają nie tylko mieszkańcy Woli. Tramwaj dowiezie pasażerów do przystanku kolejowego Warszawa Wola. Do metra krótszą trasą dotrą także tramwaje z Bemowa – mówi Michał Olszewski, zastępca prezydenta m.st. Warszawy.

Prace będą prowadzone na odcinku o długości niemal 3,5 km. Między ulicą Wolską a Skierniewicką zostaną wybudowane nowe tory – około 2,3 km. Te, które dziś są na ulicy Wolskiej i M. Kasprzaka, o długości ok. 1,2 km, zostaną zmodernizowane.

Pasażerowie skorzystają z sześciu nowych peronów na przystankach: przy ulicy Płockiej, przy przystanku kolejowym Warszawa Wola oraz przy ulicy J.K.Ordona. Wszystkie przystanki będą przystosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, opiekunów z dziećmi w wózkach i seniorów. Do przystanku przy ulicy J.K. Ordona, który znajdzie się poniżej poziomu terenu, będzie można dostać się windą i z pomocą pochylni. Będzie „zielona fala" a tory na ulicy M. Kasprzaka, tak jak na Grochowskiej, zostaną obsadzone rozchodnikiem.

Kiedy zacznie się budowa?

Pierwsze prace związane z przejęciem placu budowy i organizacją zaplecza technicznego rozpoczną się jeszcze w tym roku. Budowa nowej trasy tramwajowej zgodnie z planem ma się zakończyć w 2023 roku.

Wykonawca będzie miał 20 miesięcy na realizację zadania (od daty podpisania umowy). Do tego czasu nie będą wliczane 3-miesięczne okresy zimowe, od połowy grudnia do połowy marca, ale jeśli pogoda pozwoli, będzie mógł pracować także w tym okresie.

Inwestycją zajmie się konsorcjum dwóch firm Strabag Sp. z o.o. i Strabag Rail a.s. za kwotę 205,4 mln zł.

Tramwajowe inwestycje w stolicy

Budowa tramwaju na ulicy M. Kasprzaka to tylko część programu inwestycji w bezemisyjny transport publiczny dla Warszawy. Otworzono już nową trasę do Winnicy. Tramwaje Warszawskie wybrały firmę, która zbuduje zajezdnię na Annopolu i ogłosiły przetarg na budowę tramwaju do Wilanowa. Pierwsze ze 123 nowo zamówionych tramwajów Huyndai przewiozły już pierwszych warszawiaków.

Trwają prace nad projektami budowlanymi kolejnych tras tramwajowych – między innymi trasy na Gocław i dalszymi fragmentami magistrali tramwajowej Wola – Wilanów. Przygotowywane inwestycje mają szanse na finansowanie z nowych środków UE na lata 2021–2027. Złożono też wnioski o decyzję środowiskową na budowę tras na Zieloną Białołękę i na al. Wilanowskiej.

Finansowanie UE

Oficjalna nazwa projektu współfinansowanego ze środków UE to „Budowa wybranych odcinków tras tramwajowych w Warszawie wraz z zakupem taboru". Wysokość dofinansowania to 156 mln złotych.

Projekt obejmuje kilka zadań: Budowę i przebudowę trasy tramwajowej w ciągu ulicy M. Kasprzaka i Wolskiej, budowę trasy tramwajowej na Winnicę, dostawę tablic systemu informacji pasażerskiej i zakup 10 dwukierunkowych tramwajów niskopodłogowych. ■



Parking „Parkuj i Jedź" na Żeraniu

Zakończyły się prace budowlane przy 16 parkingu „Parkuj i Jedź" w Warszawie – pierwszym na Białołęce, w sąsiedztwie stacji kolejowej Warszawa Żerań. Teraz czas na odbiory.

Dziś kierowcy mają w Warszawie do dyspozycji 15 parkingów „Parku i Jedź" z ponad 4,4 tys. miejscami postojowymi. Na pierwszy kwartał przyszłego roku planowane jest otwarcie kolejnego parkingu „Parkuj i Jedź" - na Białołęce, w sąsiedztwie stacji kolejowej PKP Warszawa Żerań, w rejonie skrzyżowania ulicy Płochocińskiej i Marywilskiej. Kierowcy będą mieli do dyspozycji 235 miejsc postojowych dla samochodów osobowych, w tym 10 dla osób z niepełnosprawnościami.

Rowerzyści z kolei będą mogli zostawić pod wiatami niemal 140 rowerów. Przygotowano także pięć miejsc dla osób współdzielących podróże oraz trzy miejsca „Kiss and Ride", gdzie można szybko i bezpiecznie wysadzić podwożoną osobę. Na parkingu są także dwa stanowiska do ładowania samochodów elektrycznych (w tym jedno dla kierowców z niepełnosprawnościami) oraz jedno dla rowerów elektrycznych. Prace budowlane się zakończyły; pozostała jeszcze kontrola Urzędu Dozoru Technicznego ładowarek pojazdów elektrycznych, konfiguracja i testy systemów energetycznych, w tym m.in. elementów wspomagania zasilania parkingu energią słoneczną oraz montaż Systemu Poboru Opłat.

Zielono i oszczędnie

Już podczas projektowania parkingu położono duży nacisk, by był on przyjazny środowisku naturalnemu. Zatroszczono się m.in o zieleń. Na terenie obiektu nie zabraknie drzew, jest ich ponad 260, w tym: glediczie trójcierniowe, graby pospolite i klony czerwone. Ogrodnicy posadzili ponad 1000 krzewów takich jak: berberys, irga szwedzka, róża, suchodrzew chiński i trawuła a także pnącza i trawy ozdobne.

Na dachu wiaty rowerowej zamontowane są panele fotowoltaiczne. Panele są włączone w cały system energetyczny parkingu i dlatego pobór energii elektrycznej z sieci będzie mniejszy. Zostaną także zainstalowane banki energii, w których energia wytworzona przez panele gdy pobór prądu jest niski, np. w długie i słoneczne dni, będzie magazynowana. Tak zgromadzona energia zostanie wykorzystana w czasie większych potrzeb, np. wieczorami i w nocy.

Zatroszczono się także o zagospodarowanie wód opadowych. Woda zbierana przez system odwodnienia parkingu nie trafi do kanalizacji tylko po podczyszczeniu w separatorze będzie odprowadzana do gruntu na całej działce poprzez drenaż rozsączający.



Szybki wjazd i wyjazd z parkingu

Użytkownicy nowego parkingu będą korzystali z bezobsługowego systemu pobierania opłat. Usprawni on wjazd i wyjazd z parkingu oraz weryfikację dokumentów uprawniających do zwolnienia z opłaty za parkowanie lub jej naliczenie.

System będzie bazował na odczytach tablic rejestracyjnych. Przy wjeździe, po odczytaniu tablicy rejestracyjnej szlaban się podniesie i kierowca wjedzie na parking. Przed wyjazdem, w kasie parkingowej kierowca poda numer rejestracyjny samochodu oraz przedstawi aktywny bilet ZTM lub Warszawską Kartę Miejską – w zależności od nośnika biletu może być to włożenie biletu kartonikowego, przyłożenie do czytnika karty lub QR kodu w urządzeniu mobilnym. W przypadku, gdy kierowca nie będzie posiadał dokumentu uprawniającego do zniżki w opłatach (przypomnijmy, że zgodnie z regulaminem parkowanie jest bezpłatne dla osób posiadających bilet dobowy lub dłuższy, bilet seniora, bilet dla dzieci z rodzin z trójką dzieci lub uprawnienia do bezpłatnych przejazdów), kasa parkingowa naliczy opłatę, którą trzeba uiścić przed wyjazdem. Potem, przy wyjeździe system ponownie odczyta tablicę rejestracyjną i szlaban automatycznie się podniesie.

Projekt budowy parkingów strategicznych P+R w Warszawie jest dofinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w cele Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego 2014-2020+. ■

Na Bródnie czas na trzecią szynę…

Na wschodnim odcinku budowanej linii M2 rozpoczęły się przygotowania do montażu szyny prądowej. To ważny etap prac, bo właśnie z tzw. trzeciej szyny zasilane są kursujące w metrze pociągi.

Na linii M2 zakończyło się łączenie systemów eksploatowanej linii z nowobudowanym odcinkiem. Wykonawca układał i testował między innymi instalacje urządzeń sterowania ruchem. Teraz czas na kolejny ważny etap robót – tym razem bez utrudnień w ruchu.



9 km trzeciej szyny

Odcinek wschodni ma prawie 4 kilometry długości i trzy stacje: Zacisze, Kondratowicza i Bródno. Same tunele zajmują niecałe 3 kilometry, reszta to stacje i tory odstawcze. Jednak szyny prądowej w sumie zostanie zainstalowane ponad 9 kilometrów, bo ok. kilometra długości mają dodatkowe tory, na których pociągi będą manewrowały lub „nocowały" po zakończeniu kursowania.

Gotowe są już mocowania pod trzecią szynę, a wsporniki i szyny prądowe są rozlokowywane w tunelach i przygotowywane do montażu. Gotowa szyna będzie zasilać pociągi prądem stałym o napięciu 750 V.

Prace wykończeniowe

To tylko część prac, które równolegle toczą się na tym odcinku. Na wszystkich trzech stacjach trwają intensywne prace wykończeniowe. Układane są kamienne panele na ścianach części pasażerskiej, instalowane windy, urządzenia sterowania ruchem. Dużo zmian widać również na powierzchni, gdzie wykonawca wykonał już większość tzw.

zasypek i rozpoczął prace przy zagospodarowywaniu terenu na powierzchni. Na stacji Kondratowicza widać już np. podbudowę nowej ulicy.

Budowa dofinansowana z UE

Na północno-wschodnim odcinku metra powstają trzy stacje: C19 „Zacisze” pod ulicą Figara w pobliżu skrzyżowania z Codzienną, C20 „Kondratowicza” przy skrzyżowaniu ulicy Malborskiej i L. Kondratowicza oraz C21 „Bródno” przy skrzyżowaniu ulicy L. Kondratowicza i Rembielińskiej. Połączą je ponad cztery kilometry torowiska. Za ostatnią stacją powstaje również komora torów odstawczych, która będzie służyła do zawracania i postoju pociągów. Wybudowane będą też trzy wentylatornie. Wykonawca, jest konsorcjum firm Astaldi i Gulermak. Kwota kontraktu wynosi 1 397 895 000 zł. Dokończenie odcinka wschodniego-północnego jest częścią projektu „Budowa II linii metra wraz z zakupem taboru – etap III”, który jest współfinansowany przez Unię Europejską z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Dla projektu o wartości 3 564 536 216,00 zł przyznano dofinansowanie unijne w wysokości 1 952 151 513,23 zł. ■

…a na Bemowie na drzewa

333 drzewa, 23 tysiące krzewów i 1,6 tysiąca bylin - tak w liczbach wygląda zazielenianie okolic budowanych stacji metra M2 - Bemowo i Ulrychów. Ze szkółki przyjechały brzozy i platany.

Trwa sadzenie drzew w rejonie budowanych stacji metra na Bemowie – są już klony pospolite i jawory, lipy i świdośliwy – razem 157 roślin. Klony zaczęły pojawiać się np.przy ulicy L. Kossutha i przy Górczewskiej.

Lipy, dęby, graby

Następne drzewa dotarły na teren przy stacji Bemowo, skąd, po kontroli, starannie przenoszone są na plac, a następnie w miejsca, gdzie będą sadzone. W ramach tego transportu do Warszawy przywieziono siedem brzóz pożytecznych i 153 platany klonolistne. Za tydzień dołączy do nich sześć lip holenderskich, 11 grabów pospolitych i 20 dębów czerwonych.

Łącznie nowych drzew będzie ponad 330. Większość będzie rosła właśnie przy stacji Bemowo. Pozostałe drzewa znajdą swoje miejsce przy wentylatorni i w okolicach komory demontażowej tarcz drążących.

Nie tylko drzewa

Najwięcej będzie klonów i platanów. Te ostatnie utworzą szpaler drzew przy ulicy Górczewskiej. Z kolei dęby czerwone będą sadzone głównie na skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z Powstańców Śląskich, a graby przy bemowskim ratuszu. Większość nowych drzew zostanie posadzonych jeszcze w tym roku, pojedyncze sztuki pojawią się wiosną.

Oprócz drzew przy obu stacjach sadzone będą krzewy, ponad 20 tysięcy. To np. tawuła japońska, śnieguliczka Chenaulta, lilak Meyera i róża pomarszczona. Zieleń uzupełnią też rabaty bylinowe (około 1,6 tysiąca sztuk). To m.in. jeżówki, kocimiętki, dąbrówki, a z traw ozdobnych - miskanty oraz wydmuchrzyce. Wśród nowych nasadzeń znajdziemy także cis, bluszcz i mahonię.



Budowa na Bemowie

Na styku Woli i Bemowa powstaje najkrótszy odcinek linii M2. Składa się on z nieco ponad dwóch i pół kilometra tuneli oraz dwóch stacji: C05 "Ulrychów" - położonej w ciągu ulicy Górczewskiej i C04 "Bemowo" zlokalizowanej w pobliżu skrzyżowania Górczewskiej i Powstańców Śląskich. Za stacją C04 będą tory odstawcze dla pociągów metra. Wykonawcą tej inwestycji jest konsorcjum firm Gülermak Ağir Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş. (lider) i Astaldi S.p.A. Kwota kontraktu wynosi 959 249 940,00 zł. Drugi etap budowy odcinka zachodniego jest częścią projektu "Budowa II linii metra wraz z zakupem taboru - etap III", który jest współfinansowany przez Unię Europejską z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Dla projektu o wartości 3 564 536 216,00 zł uzyskano dofinansowanie unijne w wysokości 1 952 151 513,23 zł. ■

#Projektuj z WTP" - nagrody rozdane

Konkurs rozstrzygnięty a nagrody rozdane. Laureatki konkursu na projekt Warszawskiej Karty Miejskiej „#Projektuj z WTP" z okazji 20-lecia Warszawskiej Karty Miejskiej odebrały nagrody.

Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego Katarzyna Strzegowska wręczyła nagrody laureatkom konkursu "Projektuj z WTP". Pierwsze miejsce i nagrodę główną – imienny bilet 90-dniowy na 1 i 2 strefę - otrzymała Eliza Ravets. Wyróżnienia - 30-dniowe imienne bilety na 1 i 2 strefę - trafiły do rąk Emilii Skowrońskiej oraz Ewy Majdaniuk.

Każda z laureatek otrzymała Warszawskie Karty Miejskie z przygotowanymi przez siebie i nagrodzonymi grafikami. Niebawem wszystkie trafią do katalogu wzorów dostępnych dla pasażerów wyrabiających WKM. Konkurs był organizowany przez ZTM z okazji jubileuszu 20 rocznicy wydania pierwszej karty.

Na konkurs wpłynęło łącznie 86 prac. Płynne przejście od natury do ekologicznych pojazdów komunikacji miejskiej, wariacje na temat symboli i logotypów związanych z Warszawą i stołecznym transportem publicznym czy wizja skąpanego w bujnej zieleni elektrycznego autobusu – tak prezentują się grafiki zwyciężczyń. Komisja konkursowa nagrodzone prace oceniła najwyżej jako spełniające kryteria konkursu oraz nawiązujące do ekologicznego aspektu Warszawskiego Transportu Publicznego.

1 października 2001 roku zakodowana została pierwsza Warszawska Karta Miejska. O historii wprowadzenia nowego systemu biletowego oraz o tym jak zmieniała się funkcjonalność popularnej „wukaemki" można przeczytać na stronie ztm.waw.pl w zakładce 20 lat Warszawskiej Karty Miejskiej.

Warszawska Karta Miejska to nie tylko bilet. W połączeniu z e-hologramem Karty warszawianki/warszawiaka pozwala na korzystanie z wielu atrakcyjnych zniżek w warszawskich instytucjach kulturalnych, edukacyjnych, rekreacyjnych, placówkach zdrowia czy gastronomii. ■



Wrzosy, wrzośce i kapusta

Jesień rozgościła się na pętlach Warszawskiego Transportu Publicznego. Wrzosy, wrzośce i kapusta ozdobna w jesiennym stylu dekorują przystanki krańcowe.

Kompozycje na kwietnikach to już stały dekoracyjny element na części pętli Warszawskiego Transportu Publicznego. Zmieniające się wraz z porami roku rośliny uprzyjemniają codzienne podróże i spotykają się z bardzo pozytywnymi reakcjami pasażerów. O kwiatową różnorodność dba Zarząd Oczyszczania Miasta, który opiekuje się zielenią na pętlach.

Wrzosy – nowość na kwietnikach

W tym roku na kwietnikach debiutują różowe wrzośce. To bardziej okazali kuzyni popularnych wrzosów. Kompozycje wrzośców z jodłowymi gałązkami pasażerowie mogą zobaczyć na pętli w Wilanowie, przy Esperanto i na Nowym Bemowie. Na pętli tramwajowej w al. Krakowskiej pojawiły się wielokolorowe wrzosy, które na Wiatracznej i Żeraniu FSO są zestawione z oryginalną i przyciągającą wzrok kapustą ozdobną. W sumie na siedmiu pętlach pasażerowie mogą podziwiać kompozycje łącznie z ponad 5 tysięcy roślin.

Jesienny klimat na pętlach

Jesienne kwiaty zastąpiły te, które Zarząd Oczyszczania Miasta posadził latem, czyli begonie, gaury i pelargonie. – Wybieramy rośliny, które mają nie tylko walory dekoracyjne, ale przede wszystkim te gatunki, które sprawdzą się w jesiennych i wczesnozimowych warunkach pogodowych – mówi odpowiedzialna za projekt kwietników Marta Kucińska, starszy specjalista ds. zieleni z Zarządu Oczyszczania Miasta. – Rośliny wrzosowate są wytrzymałe na zróżnicowane warunki atmosferyczne – niskie, a wręcz ujemne temperatury czy też silne wiatry – dodaje projektantka.

Jesienne rośliny to ostatnia, trzecia w roku odsłona kwiatów na przystankach. Rośliny zostaną na kwietnikach tak długo, jak pozwoli na to pogoda. W tym roku, od wiosny, przystanki dekorowało ponad 21 tys. kwiatów i ozdobnych traw.

Nie tylko zieleń

Sezonowe ukwiecanie krańcowych przystanków i pielęgnacja znajdującej się tam zieleni to tylko jeden element z kompleksowego systemu prac Zarządu Oczyszczania Miasta na przystankach Warszawskiego Transportu Publicznego. Pozostałe to regularne sprzątanie terenów przystanków – szczególnie ważne w kontekście jesiennych liści, a także systematyczne czyszczenie wiat oraz codzienne opróżnianie przystankowych koszy na śmieci. ■





Warszawski
Transport
Publiczny



Mikołajkowe biletobranie



KUP BILET DŁUGOOKRESOWY AKTYWUJ GO I WYGRAJ BILET 30-DNIOWY

mikolajkowebiletobranie.wtp.waw.pl

ZAPRASZAMY 6 GRUDNIA 2021 r.



Na zegarach „czas zimowy”



„Siedemnastka” rusza z Winnicy

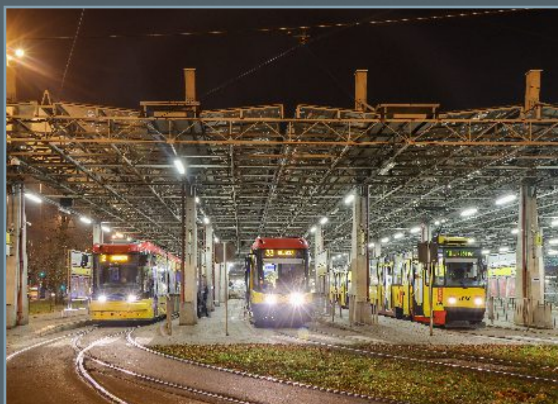


Pociąg Szybkiej Kolei Miejskiej na stacji Warszawa Falenica

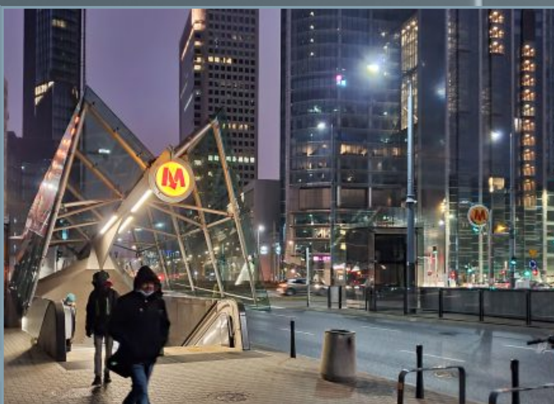


Autobusy na węźle Młociny





Tramwaje na węźle Młociny



Przeszklone wejście do stacji metra Rondo Daszyńskiego linii M2



„Elektryki" ładują się na pętli Chomiczówka





Dbamy o infrastrukturę metra

Na pierwszej linii metra cały czas trwają prace modernizacyjne i remontowe – jedne się kończą, inne zaczynają. Zarząd Transportu Miejskiego prowadzi także kilka postępowań przetargowych na wykonanie prac.

Pociągi na pierwszej linii metra jeżdżą już od wielu lat. Na bieżąco, wspólnie z Metrem Warszawskim, kontrolujemy stan infrastruktury technicznej, poprawność działania urządzeń, estetykę podziemnych i naziemnych budowli. I w razie potrzeby zlecamy remonty, wymiany, naprawy.

Podstacje trakcyjno-energetyczne ursynowskiego odcinka pierwszej linii metra powstały w trakcie budowy na przełomie lat 80 i 90 ubiegłego wieku i wymagają modernizacji. Dziś już nie produkuje się do nich części zamiennych i bez przeprowadzenia od podstaw odpowiednich prac remontowo-modernizacyjnych w przypadku awarii mogłoby dojść do zakłóceń w funkcjonowaniu podziemnej kolei. Wymieniliśmy m.in. podstację trakcyjno-energetyczną na stacji Ursynów.

Remonty wind i schodów ruchomych, wymiana elewacji szybów

We wrześniu na stacji Racławicka zaczęła jeździć zmodernizowana winda, która zastąpiła podnośnik. Dźwig jest przy południowo-zachodnim (po stronie Szkoły Podstawowej nr 69) zejściu na stację, na wysokości budynku al. Niepodległości 119. Winda zjeżdża na antresolę, gdzie można przesiąść się do drugiej, na poziom peronów.

Winda jest dostępna dla osób na wózkach, mających problemy z poruszaniem się, a także opiekunów podróżujących z dziećmi w wózkach. Dodatkowo wykonawca przystosował ją do potrzeb osób niewidomych i niedowidzących, m.in. wyposażył w przyciski wyposażone w oznaczenia w alfabecie Braille'a.

W maju pracownicy Metra Warszawskiego odnowili sufit stacji Politechnika. Dwukrotnie pomalowali ok. 3000 m.kw. stropu, na co zużyli około 600 litrów farby.

To już za nami, a efekty są widoczne. Obecnie toczą się prace przy remoncie przepompowni wód opadowych na stacjach Pole Mokotowskie oraz Ratusz Arsenał. Wykonawca na zakończenie robót ma czas do 30 listopada. Dbamy również o pomieszczenia służące na co

dzień pracownikom Metra Warszawskiego. Kilka dni temu wykonawca złożył dokumentację, która jest niezbędna przy remoncie wentylacji i klimatyzacji na stacji Pl. Wilsona. Modernizowany będzie również wiadukt nad torami na Stacji Techniczno-Postojowej na Kabatach, którym poruszają się pracownicy metra. Odebrana została dokumentacja techniczna, w tym projekty budowlane z pozwoleniami, budowy na północnej głowicy stacji Pole Mokotowskie czterech wind umożliwiających zjazd poziomu terenu na antresolę i potem na peron stacji.

Trwają także inne prace. Wygląd i estetyka stacji Pole Mokotowskie i Marymont zostaną odświeżone. Na Polu Mokotowskim wymieniana jest zrobiona z płyt piaskowca elewacja szybu windowego, mieszczącego się na południowo-zachodniej stronie stacji. Na Marymoncie remont objął elewacje z płyt gresowych dwóch wejść od strony południowo-zachodniej.

Modernizacje i remonty elektryczne

ZTM ogłosił przetarg na wykonanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej modernizacji wybranych instalacji elektrycznych na stacjach Kabaty i Imielin oraz w tunelu szlakowym. Zwycięzca przetargu będzie miał do przygotowania dokumentację niezbędną przy remoncie opraw (wraz z instalacjami i urządzeniami rozdzielczymi) oświetlenia podstawowego i awaryjnego na stacji Kabaty. Przy okazji ZTM planuje również wymianę rozdzielnicy SN w podstacji energetyczno-trakcyjnej i elementów składowych systemu średniego napięcia. Nowe mają też być instalacje siłowe (wraz z urządzeniami rozdzielczymi) w tunelu szlakowym. ■



Remonty trwają cały czas, tylko nie zawsze rzucają się w oczy

Czy w tym roku na pierwszej linii metra odbywa się więcej remontów niż zwykle?

Jarosław Petrus, dyrektor ds. infrastruktury Metra Warszawskiego: Rzeczywiście, można odnieść wrażenie, że teraz toczy się szczególnie dużo prac. Myślę, że wynika to z tego, iż równocześnie na linii M2 przyłączaliśmy infrastrukturę nowego odcinka i musieliśmy zamknąć kilka stacji. Wymiany urządzeń sterowania ruchem na linii M1, a co za tym idzie wyłączenia ruchu, mają miejsce co roku. Wcześniej nie było to tak widoczne, bo zajmowaliśmy się ursynowskim odcinkiem, który jest na końcu linii. Utrudnienia powstawały na mniejszym obszarze. Prace trwały tylko w weekendy i nie rzucały się tak w oczy.

Niektóre stacje na linii M1 działają już niemal od 30 lat. Kończy się żywotność systemów?

Jest to jedna z przyczyn wymiany części urządzeń sterowania ruchem. Czasami motorem do modernizacji


Jarosław Petrus, dyrektor ds. infrastruktury Metra Warszawskiego

jest zaprzestanie produkcji części zamiennych lub wsparcia przez producenta oprogramowania. Inspiracją są też rozwiązania, które wprowadzamy na linii M2. Przez 30 lat wiele się zmieniło w układach sterowania. Wtedy stosowana była technologia przekaźnikowa, a teraz standardem są technologie komputerowe, bardziej niezawodne i dające większe możliwości przy organizacji ruchu. System sterowania ruchem jest modernizowany, kawałek po kawałku, praktycznie od 2009 roku. Całą pierwszą linię chcemy zmodernizować do 2024 roku. Co do zasady robimy to po kolei, począwszy od południowego odcinka linii M1.

Jak wygląda ten proces?

W starym systemie na torach są tzw. odcinki izolowane, które „obserwują i lokalizują" pojazdy. Jak pojazd przejeżdżał, to zwierał odcinek izolowany i dyspozytor widział na monitorze, gdzie znajduje się pociąg. To rozwiązanie ma jedną, podstawową wadę. O ile pociągi pasażerskie wykrywa bez problemu, o tyle drezyny czy platformy techniczne potrafi przegapić. Te pojazdy są lżejsze i nie zawsze ich nacisk powoduje zwarcie pętli oraz wyświetlenie lokalizacji, dlatego pojazdy „znikały z obrazu". Nowe urządzenia to liczniki osi - w tym typie urządzeń zajętość wykrywana jest przez elektroniczne układy zliczające liczbę osi pojazdów wjeżdżających oraz zjeżdżających z danego odcinka. Stwierdzenie zajętości odcinka następuje w momencie kiedy różnica pomiędzy liczbą osi wjeżdżających na dany odcinek a liczbą osi zjeżdżających jest różna od zera. Drugim elementem podlegającym wymianie są przekaźnikowe urządzenia zależnościowe odpowiedzialne za bezpieczeństwo funkcji systemu sterowania ruchem pociągów. To urządzenia odpowiadające za przekazywanie poleceń ze stanowiska dyspozytorów do urządzeń w torze jak również za realizację bezpiecznych funkcji prowadzenia ruchu. W trakcie wymiany systemu całe szafy są likwidowane i wstawiane w ich miejsce urządzenia komputerowe w których funkcje zależnościowe realizuje oprogramowanie. Prace fizyczne w torach nie są tak bardzo skomplikowane, bo polegają na demontażu i zamontowaniu nowych urządzeń. Najbardziej skomplikowane jest przygotowanie oprogramowania. Zanim zaczniemy prace w terenie, to u producenta na symulatorach sprawdzamy układ zależności. Robimy symulacje, np. co się stanie, jeśli pociąg znajdzie się w określonym punkcie, bo od tego zależy zablokowanie albo zezwolenie na jazdę innego pociągu i jak ustawione będą rozjazdy. Dopiero tak sprawdzone systemy można zamontować. Potem jeszcze odbywają się testy z pociągami. W czasie długiego weekendu na trzy dni prac dwa poświęciliśmy na testy.

Co daje wymiana?

Stwarza nam to możliwości na automatyzację prowadzenia ruchu, dzięki temu na linii M1 zaczynamy osiągać standard, jaki jest na drugiej linii. Pociąg porusza się prawie automatycznie. Samoczynnie się zatrzymuje w określonym miejscu przy peronie i otwiera drzwi. Po stronie maszynisty jest w dalszym ciągu ruszanie ze stacji. Jeśli wymienimy całą infrastrukturę sterowania ruchem, to moglibyśmy uruchomić automatyczny ruch pociągów. Teraz system uniemożliwia ruch dwukierunkowy, tzw. „wahadło". Nowe urządzenia pozwolą w razie awarii i ograniczenia ruchu pociągów, puścić je po jednym torze.

W planach jest też przebudowa układu torowego na stacji A1 Kabaty?

Tak, chcemy przeprowadzić modernizację całej konstrukcji torów odstawczych. Ten element ma znaczenie dla przepustowości linii, bo usprawniłby zawracanie pociągów na stacji końcowej. Pasażerowie, którzy dojeżdżają do ostatniej stacji, czasami widzą, że pociąg mocno zwalnia. Powód jest prosty – robi się korek, a tory do zawracania mają ograniczone możliwości. Wykonanie dodatkowych połączeń pozwoli na usprawnienie tego procesu. W trakcie remontu mogą pojawić się pewne utrudnienia, bo będziemy demontowali torowisko i układali je od nowa.

Na razie nie ma jeszcze projektu, więc nie można mówić o konkretnych rozwiązaniach. Chcemy, żeby w trakcie remontu cały czas była utrzymana komunikacja z Kabatami.

Wymiana szyn na szlaku odbywa się cały czas?

To dzieje się w zasadzie nieustannie. Dwa razy w roku przeprowadzamy diagnostykę torów, czyli np. pomiary geometrii i kształtu. Dzięki temu wiemy, co wymaga wymiany. W latach 2015-2023 będzie wymienionych mniej więcej 35 proc. torowiska. Niektóre fragmenty szyn są z nami nawet od lat 80., szczególnie na prostych odcinkach. Na łukach, tam gdzie są małe promienie skrętu, zdarza się, że szyny nie wytrzymują 10 lat. Staramy się wydłużyć ich żywotność, dlatego wprowadziliśmy układ smarowania na łukach. To pozwala też na ograniczenie zużycia kół pociągów. Regularnie szlifujemy też szyny na obu liniach. To odbudowuje ich kształt i poprawia „współpracę" z kołami pociągów.

Warto wspomnieć też o wymianie wind.

Zaczęliśmy wymianę wind na stacjach znajdujących się na linii M1. Żywotność takich urządzeń planuje się na 25 lat, więc można powiedzieć, że te najstarsze doszły do kresu swojego życia technicznego. Trzeba było albo gruntownie je zmodernizować albo wymienić. Koszty w obu przypadkach byłyby zbliżone, więc montujemy nowe urządzenia. Teraz jest wymienionych już 16 wind, a do końca przyszłego roku chcemy ich wymienić 30, głównie na najstarszym odcinku od Ursynowa do Politechniki. Tam można spotkać głównie windy hydrauliczne, które się wolno przemieszczają. Wymieniamy też najstarsze i najbardziej awaryjne schody ruchome. Teraz prace trwają na stacjach Pole Mokotowskie i Wilanowska, a w przyszłym roku planujemy wziąć się za Politechnikę. Wymiana na stacji Centrum jest skomplikowana, bo ma się dużo dziać przy okazji remontu kolejowej linii średnicowej. Kolejarze chcą połączyć Śródmieście z metrem. Miasto może się w to zaangażować i cały rejon wejścia zostanie przebudowany. Najwygodniej zaplanować remont właśnie wtedy. Trochę czasu w każdym razie mamy, bo schody kilka lat temu były poddane modernizacji.

Niektóre stacje zyskują odświeżony wygląd.

Odmalowaliśmy strefy pasażerskie na stacjach od A7 do A11 - w tym A8 i A9 już dwukrotnie. Teraz drugi raz malujemy Politechnikę. Sukcesywnie wymieniamy kamery w systemie telewizji przemysłowej – przechodzimy z urządzeń analogowych na cyfrowe. Dokładamy też kamery w miejscach, o które wnioskują odpowiednie służby. ■



KARTA WARSZAWIAKA
POŁĄCZ SIĘ Z MIASTEM!

Przedłuż e-hologram w biletomacie!



E-hologramy Karty warszawianki / warszawiaka,
które straciły ważność 30 września 2021 roku
można przedłużać w biletomatach
do końca roku kalendarzowego.
Nie trzeba przychodzić do Punktu Obsługi Pasażerów.

Szczegółowe informacje:

www.wtp.waw.pl	Miejskie Centrum Kontaktu 19 115	Punkty Obsługi Pasażerów ZTM	Urzędy Dzielnic	www.karta.um.warszawa.pl (informacja o pozostałych zniżkach)

Jak czuć się bezpieczniej w komunikacji miejskiej

Koronawirus nie daje o sobie zapomnieć. Ministerstwo Zdrowia codziennie raportuje o wielu nowych zakażeniach. Dlatego przypominamy jak dbać o siebie i innych w Warszawskim Transporcie Publicznym

Od początku stanu epidemii w Polsce Zarząd Transportu Miejskiego stara się dbać o to, by podróżowanie komunikacją miejską w Warszawie było bezpieczne. Opracowaliśmy procedury reagowania na przypadki podejrzenia zarażenia pasażera, kierowcy i motorniczego pojazdu oraz pracownika Zarządu Transportu Miejskiego.

Jednym z najważniejszych celów jest dbanie o czystość i higienę, dlatego pojazdy, oprócz codziennego czyszczenia, przechodzą dodatkową regularną dezynfekcję. Ekipy sprzątające każdego dnia czyszczą kasowniki, biletomaty, poręcze, drzwi oraz uchwyty. Dodatkowo, średnio raz w tygodniu, wszystkie pojazdy przechodzą ozonowanie lub nanoszenie dezynfekujących powłok elektrostatycznych. Regularnie przekazujemy płyny dezynfekujące na potrzeby operatorów Warszawskiego Transportu Publicznego.

To są nasze zadania, z których staramy się wywiązywać jak najlepiej. W wielu sytuacjach, przy odrobinie dobrej woli, mogą nam też pomagać pasażerowie. Pamiętajmy o tym, by nie gromadzić się w pobliżu kasowników, biletomatów, czy drzwi do pojazdów po to, żeby stać jak najbliżej wyjścia - każdy zdąży wysiąść i wsiąść na przystanku.

W pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego obowiązuje nakaz zasłaniania ust i nosa. Warto pamiętać, że ten obowiązek mają też pasażerowie, znajdujący się na peronach stacji Metra Warszawskiego i przejściach podziemnych. Cały czas przypominają o tym stosowne komunikaty.

Co zrobić, jeśli w autobusie, tramwaju lub pociągu widzimy kogoś, kto podróżuje bez maseczki? Prawo do kontroli i wyciągania konsekwencji mają jedynie funkcjonariusze Policji lub Straży Miejskiej i to ich można wezwać, jeśli ktoś uchyla się od przestrzegania obowiązujących przepisów.

Można samemu zwrócić uwagę współpasażerowi. Osoba kierująca pojazdem może przez wewnętrzne nagłośnienie poprosić o zakrycie nosa i ust, ale sama nie ma uprawnień do nakazania tego pasażerowi i podjęcia bezpośredniej interwencji. W przypadku uporczywego ignorowania próśb może wezwać służby porządkowe. O obowiązku zasłaniania ust i nosa przypominają kontrolerzy, którzy w miarę możliwości mogą zapominalskim wręczyć maseczkę.

O zasadach bezpieczeństwa warto też pamiętać, odwiedzając Punkty Obsługi Pasażerów. Obowiązkowe jest zasłanianie nosa i ust. Na drzwiach każdego POP-u jest wywieszona kartka z liczbą osób, które mogą przebywać wewnątrz. Jest ona uzależniona od wielkości pomieszczenia, dlatego niekiedy w środku może być więcej klientów niż jest czynnych okienek; z drugiej strony możliwa jest też sytuacja, z powodu małej powierzchni, że nie wszystkie okienka będą otwarte. Zachęcamy do dokonywania płatności mobilnych oraz korzystania z płynów do dezynfekcji, które są w każdym Punkcie. Pracownicy ZTM dezynfekują blaty podawcze i w razie potrzeby mogą przypominać o obowiązku zasłaniania nosa i ust. Zapominalskim mogą też wręczać maseczki. ■



Nie od razu

Dzień 11 listopada nie od razu stał się świętem państwowym. Jednak, kiedy taka decyzja już zapadła na szczytach władzy, to obchody miały charakter bardzo uroczysty. Były defilady i parady, które wpływały na kursowanie komunikacji miejskiej. Sklepikarze w tym czasie nie mogli handlować.

Wiadomo było, że Polska stała się niepodległa, ale kiedy tak naprawdę do tego doszło? Brakowało jednego, wyraźnego momentu, na który wszyscy wskazaliby palcem i rzekli: właśnie wtedy. Skoro proces dokonywał się stopniowo, to trudno było ustalić jedną, wspólną dla wszystkich datę. Na to nakładały się jeszcze poglądy i interesy - każdy obóz polityczny chciał się jakoś z tą symboliką związać.

Polityka, polityka…

Jakie dni wchodziły w grę? Już 7 października 1918 roku Rada Regencyjna Królestwa Polskiego wydała swoją odezwę, w której w zasadzie proklamowała niepodległość. Miesiąc później powstał w Lublinie socjalistyczny rząd Ignacego Daszyńskiego, a trzy dni później do Warszawy przybył Józef Piłsudski, któremu dzień później Rada Regencyjna przekazała władzę. Narodowcy woleliby wszakże świętować 28 czerwca, bo tego dnia podczas konferencji pokojowej w Wersalu przemawiał Roman Dmowski.

Chociaż nie wydano ustawy, to świętowano ten dzień spontanicznie, bo przecież wszyscy dobrze pamiętali rozbrajanie w stolicy żołnierzy niemieckich, które było właśnie w listopadzie. Trzeba to było usankcjonować, więc po przewrocie majowym „Ministerium spraw wewnętrznych wydało okólnik do wojewodów, zawiadamiające, że dzień 11-go listopada będzie świętem państwowem. Dzień ten ma być wolny od zajęć zarówno w szkołach jak i urzędach państwowych i obchodzony będzie przez, akademję, defilady i inne uroczystości.” Stosowną ustawę Sejm przegłosował dopiero w 1937 r., jednak już wcześniej czy za sprawą zabiegów administracji, czy też zwyczajowo do języka weszła nazwa „święto niepodległości”.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/6/2950/1 (daw. 1-B-202-1) 11 listopada 1931

Widok ogólny na plac podczas przeglądu oddziałów wojskowych. Pośrodku na dalszym planie widoczne oddziały motocyklowe i rowerowe, z prawej armaty przeciwlotnicze Schneider wz. 1897 na podwoziach samochodowych De Dion Bouton wz. 1913

Kino Majestic zachęcało w 1933 r. czytelników Nr 313/1933 „Kuriera Warszawskiego” do tego, by „spędzić mile święto Niepodległości” oglądając film „Wielka grzesznica” z Claudette Colbert w roli głównej. Tamtego roku 11 listopada wypadał w sobotę, więc można było świętowanie rozciągnąć na cały weekend.

Każdy mógł ten dzień uczcić prywatnie, ale uroczystości państwowe miały bardzo bogaty charakter. Z biegiem lat przyjęło się, że urzędy miejskie działały wtedy w ograniczonym zakresie, a młodzież nie miała zajęć w szkołach (powinna jednak była uczestniczyć w nabożeństwach). Kupcy powinni zamknąć swoje sklepy na czas trwania uroczystości.

Przed wojną uroczystości państwowe odbywały się w głównej mierze tu, gdzie dziś, czyli na ówczesnym Placu Saskim. To tam od 1925 r. jest Grób Nieznanego Żołnierza i w jego okolicach miały się grupować oddziały, biorące udział w uroczystej defiladzie.

Skąd my to znamy

Nie obyło się bez utrudnień w ruchu i zamykania ulic. „Dziś, w godzinach od 10 z rana do 12 1/2 po poł., część śródmieścia w dużym promieniu dokoła placu Saskiego, a więc: ul. Traugutta, Krakowskie Przedmieście, Trębacka, Wierzbowa, znaczną część Królewskiej i odcinek Mazowieckiej wzdłuż pl. Małachowskiego obstawiono policją i zamknięto zarówno dla ruchu kołowego, jak i pieszego”, pisał „Kurier Warszawski”. Dla mieszkańców były dostępne wejściówki bezpłatne, ale jeśli dla kogoś nie starczyło lub miał taką potrzebę, to mógł kupić bilet koloru zielonego w cenie 2 złotych – pieniądze miały trafić na fundusz budowy łodzi podwodnej im. Marszałka Piłsudskiego. Co ciekawe, prasa nie publikowała informacji o planowanych zmianach w kursowaniu komunikacji miejskiej, a przecież przez okolice Placu Saskiego, jako ścisłe centrum stolicy przejeżdżało wtedy wiele autobusów i tramwajów.

Uroczystości, czy jak wtedy mawiano „rewia” na Placu Saskim zakończyły się około 13:30. Autor relacji w gazecie miał mieszane uczucia, jeśli chodzi o organizację ruchu pieszych. „Ogólnie porządkowi ulicznemu nic zarzucić nie można było. Natomiast na przyszłość byłoby pożądane, aby przy uroczystościach w śródmieściu cyrkulacja uliczna regulowana była w sposób mniej krępujący ruch przechodniów” (Kurier Warszawski Nr 310/1926).

Okrągła rocznica

W 1928 r. przypadało z kolei, dziesięciolecie odzyskania przez Polskę niepodległości, nic dziwnego więc, że obchody miały mieć charakter wyjątkowo uroczysty. Z całego kraju do stolicy jechały pociągi, wypełnione członkami różnych delegacji.

„(…) ze względu na spodziewany wielki zjazd na uroczystości obchodu 10-lecia niepodległości, minist. komunikacji poleciło dyrekcjom kolejowym uruchomić pociągi nadzwyczajne do Warszawy. Ze wszystkich stron państwa przybędzie do Warszawy w dniu 10 b. m., między godz. 15 a 20 piętnaście pociągów nadzwyczajnych z członkami federacji byłych wojskowych. Ponadto otrzymały dyrekcje polecenie, aby pociągi pośpieszne i osobowe, zdążające do Warszawy miały większy skład wagonów. Odjazd tych pociągów nastąpi w dniu 12 b. m. między godz. 8 a 13.”

Skala uroczystości miała być wyjątkowa, więc tym razem prasa zapowiedziała, że należy spodziewać się utrudnień w ruchu komunikacji miejskiej. Zostały nawet podane informacje, gdzie zostanie zamknięty ruch tramwajów:



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/6/2955 (daw. 1-P-2955-25)
ZDelegacja górali przybyła na obchody Święta Niepodległości
11 listopada 1934

„D. 11 b. m. ruch tramwajów będzie b. utrudniony, od godz. zaś 11 z rana do 4 po poł. na trasie plac Unji Lubelskiej — Bagatela — Ujazdowska — Nowy Świat — Krak.-Przedmieście będzie całkowicie zamknięty. Ruch



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/6/2963 (daw. 1-P-2963-34)
ZPolki z Zaolzia podczas defilady w Alejach Ujazdowskich.
11 listopada 1938

na pozostałych linjach będzie się odbywał względnie normalnie. Autobusy miejskie będą kursowały w tych samych godzinach od pl. Zbawiciela do pl. Małachowskiego”.

Do zwyczajowych obchodów Święta Niepodległości zaliczały się też wieczorne capstrzyki, które przechodziły centrum miasta w porze popołudniowej. „Wczoraj, jako w przeddzień 11-go listopada, 12-ej rocznicy niepodległości, odbył się capstrzyk na ulicach miasta. Oddziały wojskowe z orkiestrami i pochodniami zebrały się o godz. 5 m. 30 po południu na placu Marszalka Piłsudskiego. Wojsko sprezentowało broń, a orkiestry odegrały hymn narodowy przed grobem Żołnierza Nieznanego. Następnie oddziały wojskowe odmaszerowały Krakowskiem Przedmieściem, Nowym Światem i Alejami Ujazdowskiemi do Belwederu.” („Kurier Warszawski” Nr 309/1930).

O utrudnieniach w ruchu komunikacji miejskiej gazeta nie pisała, chociaż można śmiało założyć, że o tej porze tramwaje (np. linii 4, 6 lub 9) jeszcze kursowały.

Na Polu i placu

Organizowanie uroczystych defilad na Polu Mokotowskim też nie pozostawało bez wpływu na ruch uliczny „Dzień 10-tej rocznicy niepodległości Państwa Polskiego, stolica święciła nadzwyczaj uroczyście. Od wczesnego słonecznego ranka ruch na ulicach był niezwykle ożywiony, ze wszystkich krańców miasta ciągnęły niezliczone tłumy mieszkańców oraz dziesiątki tysięcy przyjezdnych gości w kierunku Katedry oraz na pole Mokotowskie, gdzie był punkt kulminacyjny wczorajszych uroczystości.

Wszystkie gmachy rządowe i samorządowe tudzież większość domów prywatnych udekorowane bogato zielenią, godłami Państwa, portretami Prezydenta

Państwa I. Mościckiego i Marszałka Józefa Piłsudskiego. Oddziały wojska oraz organizacyj, które miały wziąć udział w wielkiej defiladzie na placu wyścigowym, podążają do punktów zbornych" („Gazeta Poranna" 260/1928).

Czasami miały miejsce dodatkowe uroczystości. One też były organizowane na ogół w centrum miasta i powodowały utrudnienia komunikacyjne. Niekiedy informowała o nich z niewielkim wyprzedzeniem prasa. Warto przytoczyć obszerny fragment:

„Dziś, wieczorem, w wigilję Święta Niepodległości, na pl. Małachowskiego odbędzie się uroczyste odsłonięcie pomnika poległych żołnierzy polskiej Organizacji wojskowej. Uroczystość rozpocznie się o godz. 19-ej w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, rządu, wojska, delegacji Związku Peowiaków z całego kraju, organizacji społecznych i t. p . capstrzykiem wojskowym.

Odsłonięcia pomnika dokona Prezydent Rzeczypospolitej, poczem przemówienie wygłosi inspektor armji, jen. dyw. Rydz-Śmigły, dawny komendant główny P. O. W.

W związku z uroczystościami odsłonięcia pomnika ku czci poległych Peowiaków komisariat rządu m. st. Warszawy podaje do wiadomości, że w dniu 10-ym b. m. od godz. 17-ej min. 30 aż do ukończenia uroczystości pozostaną zamknięte dla ruchu kołowego i pieszego następujące ulice, poczynając od pl. Małachowskiego: Traugutta do Czackiego, Mazowiecka do S-to Krzyskiej i pl. Piłsudskiego, Kredytowa do placu Dąbrowskiego, Królewska do Marszałkowskiej.

Na zamknięty teren wstęp mają jedynie mieszkańcy domów danego odcinka po wylegitymowaniu się, oraz publiczność za biletami wstępu: zielonemi — wyłącznie od ul. Traugutta, różowemi — ulicą Królewską od Marszałkowskiej, za zaproszeniami białemi — dostęp wszystkiemi ulicami" („Kurier Warszawski Nr 311/1933).

Specjalna organizacja ruchu dla samochodów przewidywała wjazd na Pole Mokotowskie ulicą Topolową, a powrót Wawelską.

Ostatnie obchody Święta Niepodległości przed wybuchem II wojny światowej miały bardzo uroczysty przebieg. Zachwyt wzbudzali defilujący żołnierze, członkowie Legii Akademickiej oraz Polacy z Zaolzia. Ulice były zamknięte, a tłumy wiwatowały. Być może niektórzy wyczuwali zbliżającą się wojnę, ale pewnie nawet oni nie przeczuwali, że następna okazja do takiej fety 11 listopada będzie dopiero za kilkadziesiąt lat. W Polskiej Rzeczpospolitej Ludowej Święto Niepodległości „zastąpiło" Narodowe Święto Odrodzenia Polski 22 lipca – od oficjalnej daty ogłoszenia Manifestu PKWN, odezwy wydanej przez marionetkowy polski rząd utworzony przez Józefa Stalina. ■

Źródła:
„Kurier Warszawski": Nr: 308/1926, 310/1926, 311/1928, 309/1930, 311/1933, 313/1933;
„Gazeta Poranna" Nr 260/1928



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/6/2961/21 (daw. 1-P-2961-21)
Generalny Inspektor Sił Zbrojnych marszałek Edward Rydz-Śmigły przyjmuje defiladę (jedno i dwuwieżowe). Widoczny m.in. wiceminister spraw wojskowych generał Janusz Głuchowski.
11 listopada 1937


zakochaj się
w Warszawie